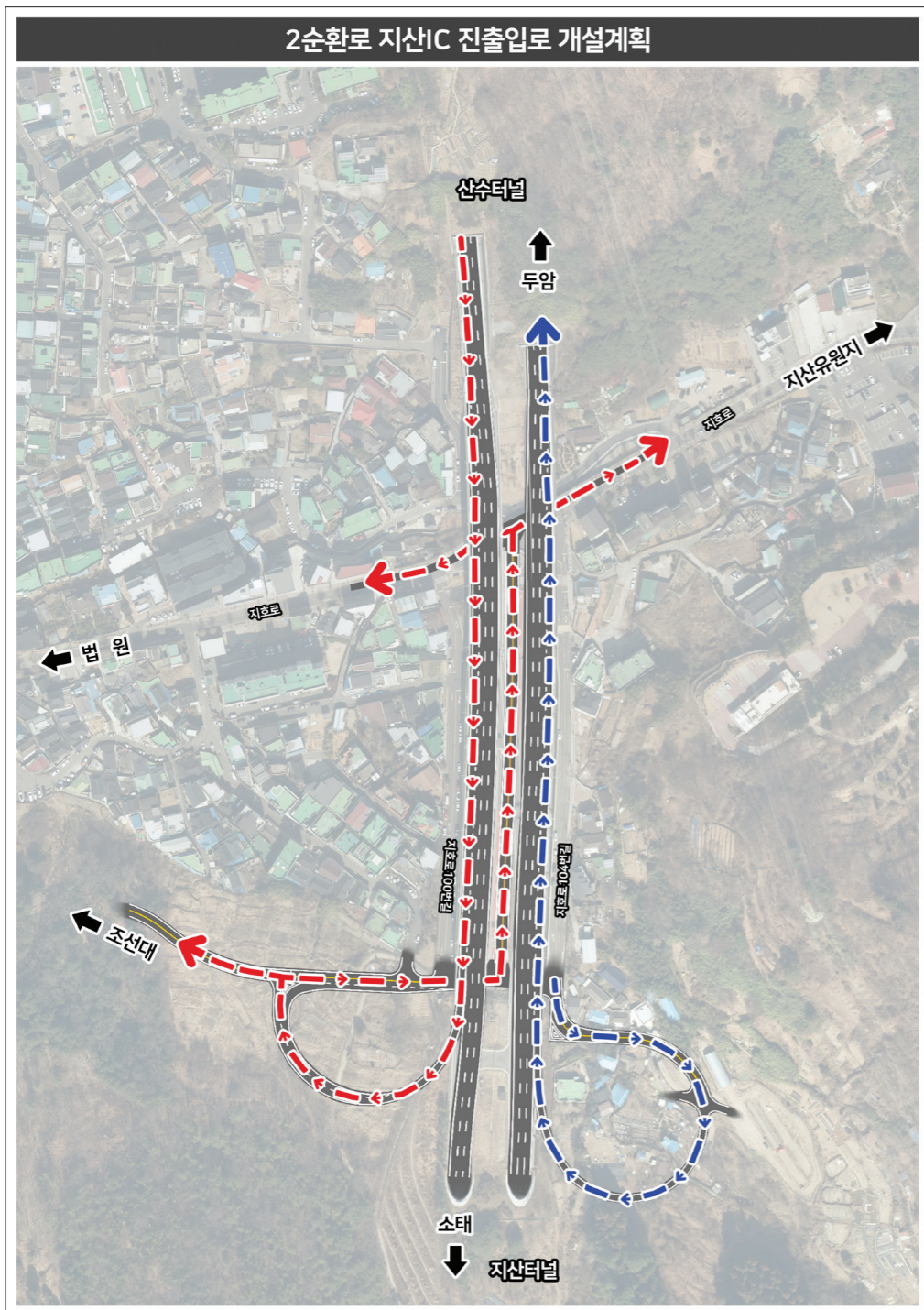


광주 지산IC 좌측 진출로 폐쇄·우측으로 신설한다



광주 지산IC 진출입 계획도. 붉은색선은 광주시가 신설할 우측 진출로 경로, 파란색선은 광주시가 중장기 계획으로 예고한 제2순환도로 진입로. (계획도 = 광주시 제공)

안전성 논란을 빚은 광주 제2순환도로 하행선 지산IC 좌측 진출로가 결국 폐쇄됐다. 광주시는 시민 안전 최우선에 더해 활용성과 경제성에 방점을 둔 우측 진출로를 신설하기로 했다.

산수~지산터널 사이 지산IC 진출로는 광주시가 지산유원지 활성화, 무등산을 찾는 관광객과 시민의 교통편의 제공을 위해 민선7기 시절인 2018년 9월 착공했다. 하지만 민원 해결 과정에서 우측 진출로가 좌측으로 변경됐다. 총공사비 77억 원을 투입, 폭 6.5m·길이 670m 진출로를 완공했지만, 좌측 진출 방식의 위험성이 대두되면서 개통이 무기한 연기됐다.

광주시 고심 끝 해법 제시...안전·경제·활용성에 방점
 지산터널 입구 전 진출로 신설...기존 시설물 활용
 조선타 진입로 연결...두암·학운IC 교통량 분산 효과

강기정 광주시장은 19일 오후 1시30분 동구 지산동 제2순환도로 인근에서 지산IC 진출로 폐쇄 및 대안 설명회를 열었다.

강 시장은 “(이미 공사가 끝난) 기존 시설물을 폐쇄하지 않고 안전하게 재이용할 수 있는 대안을 찾았다”고 밝혔다.

앞서 광주시가 서울시립대 산학협력단에 의뢰, 지산IC 진출로 교통사고 예측 및 위험도평가 용역을 한 결과 지산IC 주변 터널과 좌측 진출로 간 이격거리가 너무 짧아 일반적 진출로보다 실패율이 최대 8배가 높은 것으로 조사됐다.

구간별 사고건수 예측 분석 결과에서도 최소 9.9배에서 최대 14.3배까지 높아 일반적 진출로에 비해 사고 위험이 매우 높은 것으로 예측됐다.

강 시장은 이 같은 지적에 따라 대안을 마련하겠다고 밝힌 바 있다.

강 시장이 이날 밝힌 대안은 좌측 진출방식이 아닌 우측(지산터널 입구 전)으로 진출하면서, 용역 결과 사고 위험 원인으로 지목된 ‘시거(운전자 가 도로 전방을 살펴볼 수 있는 거리) 제약’과 ‘인지 반응 시간’ 해소에 필요한 거리 194m 이상의 215m를 확보, 안전한 교통여건을 조성한다는 것이다.

지산IC 좌측 진출로 중 현 주행차로보다 높이가 낮은 일부 구간을 옹벽과 성토를 통해 기존 도로와 높이를 맞추면 편도 3차로를 4차로로 확장할 수 있다고 광주시는 설명했다.

4차로로 확장한 도로의 1·2·3차로는 주행차로로, 4차로는 신설할 우측 진출로로 사용하면 주행차로와 진출차로가 분리돼 차로의 급선회 없이 순환도로를 빠져나올 수 있게 된다는 것이다.

산수터널 이전부터 컬러주행유도선을 표시하는 한편 터널 내 차로변경 허용, 조도 자동감응형 조명 설치 등으로 감속차로 이격거리 요건을 보완하면 더욱 안전한 운행이 가능하다는 게 광주시의 예측이다.

특히 민선7기에 사업비 77억 원을 투입해 만든 좌측 진출로의 시설물 90% 이상을 다시 활

용할 수 있다는 설명이다.

광주시는 기존 좌측 진출로에서 남쪽으로 더 내려가 지산터널 입구 전 우측 진출로를 신설하면 이미 건설된 조선타대학교 사범대 진입도로와 연결, 교통체계를 효율화 할 수 있는 것도 장점이라고 밝혔다.

또 만성 지·정체 구간인 두암IC와 학운IC의 교통량을 지산IC 우측 진출로를 통해 분산, 교통 흐름을 보다 원활히 할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

광주시는 이 같은 대안을 바탕으로 ▲1단계 지산IC 하행(두암에서 소태 방향) 진출 ▲2단계 지산IC 상행(소태에서 두암 방향) 진입 등 두 단계 진출입로 개설 계획을 세웠다.

1단계 사업으로 지산IC 하행 진출로를 우측으로 개설, 조선타 사범대 진입도로에 연결한다. 반대 방향을 주행하는 상행 차량은 1.4km 떨어진 두암IC에서 유턴해 하행 진출로를 이용하게 된다. 총 사업비는 111억 원이지만, 기존 좌측 진출로 시설물을 재사용하기 때문에 추가비용은 49억 원이 소요된다. 추가비용은 램프구간의 옹벽 시공과 도로포장 등에 투입된다. 2025년 개통이 목표다.

2단계 사업은 상행선 진입로 신설이다. 지산IC에서 2순환로 무료 구간으로 직접 진출입이 가능하다. 다만 2단계는 지산유원지 개발사업과 연계하고 있는 만큼 사업 시기를 중기 과제로 남겨두고 있다.

강 시장은 “기존 지산IC 좌측 진출로 사업은 안전이 무시되고 관행적으로 이뤄진 행정의 대표 사례”라며 “새로 제시한 지산IC 진출로는 더 안전해지고, 폐쇄시설의 대부분을 다시 활용하기 때문에 사업비가 절감된다. 조선타 진입로 등 인근 도로와의 연결성도 높아진다”고 설명했다.

이어 “1%의 위험요인을 줄여나가는 일들이 100% 안전한 광주를 만들 수 있다”며 “이번 지산IC 해결 과정이 더 안전한 광주를 위해 1% 위험요인을 한 번 더 줄여나가는 계기가 되도록 반변교사로 삼겠다”고 말했다.

이슬비기자

제43회 장애인의 날



제43회 장애인의 날을 하루 앞둔 19일 오전 광주 광산구 신가동 극락강역으로 향하는 통근열차 안에서 기차 탑승 체험에 나선 장애인들이 기념사진을 찍고 있다.

“처음 타본 기차...다른 대중교통도 편히 탈 날 오겠죠”

코레일, 장애인 기차 체험...이동권 보장

제43회 장애인의 날을 하루 앞둔 19일 오전 광주 광산구 광주송정역.

광산구 풍경복지센터 보호작업장 소속 장애인 16명이 대합실 내 무인 매표기 앞에 모여 줄을 섰다.

이들은 많은 사람이 오가는 기차역이 낯선 듯 주변을 연신 두리번거리더니 서툰 손으로 무인 매표기의 터치 스크린을 눌러봤다. 그동안 한 번도 스스로 표를 구매본 적이 없어 손과 눈이 따로 움직였지만, 금새 방법을 터득하고 극락강역으로 향하는 통근 열차표를 선택하는데 성공했다.

한국철도공사 광주전남본부 제16기 주니어보드가 마련한 장애인 기차 탑승 체험을 위해 모인 이들은 이날 매표부터 통근열차 탑승, 극락강역 도착과 광주송정역 복귀까지 모든 활동을 스스로 해냈다.

일부 장애인들은 난생 처음 타보는 기차가 신기한 듯 기차 객실 내부를 이곳저곳 둘러봤다.

장애인들은 이날 첫 기차 체험이 장애인 자립·이동권 확대와 맞닿아 있다고 설명한다. 이날 체험에 참여한 한 장애인은 “장애인이 시내 버스 이용 과정에 서툰 모습을 보이면 비장애인들이 눈치를 주기 일쑤”라며 “이는 많은 시간과 노력을 감수하고서라도 장애인 전용 콜택시를 이용하고 싶은 이유”라고 설명했다.

이어 “이날 체험으로 다른 대중교통을 이용할 수 있는 용기가 더 생겼다”며 “자립 교육이 현장 체험으로 이어져 사소한 많은 불편이 사라지면 좋겠다”고 했다.

임형택기자

금·토요일 쉽니다 홈페이지 i-honam.com

제25회

함평나비대축제

2023. 4. 28. (금) - 5. 07. (일) 10일간 함평엑스포공원 일원

봄을 여는 소리, 함평나비대축제
 뚝뚝뚝 나비야 일어나! 봄이야!

주최 | 함평군 주관 | 함평축제관광재단
 후원 | 문화체육관광부 농림축산식품부 환경부 전라남도 광주광역시교육청 전라남도교육청 한국관광공사 EX 한국도로공사 KORAIL 한국철도공사